

وزارة حقوق الإنسان

ملحق

حقوقنا

حقوقنا المنتهكة
من قبل النظام البائد

العدد (21) حزيران / 2014

قطار الموت

الهولوكوست البعثي



جرائم النظام الدكتاتوري البائد

قطار الموت .. الهولوكوست البعثي

قطار الموت .. الهولوكوست البعثي

قطار الموت.. قصة مأساة من مآسي حقبة سوداء ارتبطت بوجود حزب دموي تفنن بإرهاب الشعب العراقي بمختلف الوسائل طيلة أربعة عقود من السنين تمخضت في عصرنا الحالي عن ما نراه كل يوم من ارهاب ممنهج تمارسه فلوله التي تسترت بمسميات أخرى لكن هدفها هو واحد..الارهاب.. ونهجها هو الاستمرار برسالتها الدموية.

أربعون عاماً من سيطرة وحكم نظام البعث حاول اعلامه التغطية على واحدة من جرائمه التي يندى لها الجبين وهي جريمة قطار الموت التي قام بها أزلامه في شهر تموز من عام ١٩٦٣. والتي أشرف على تنفيذها قياديو انقلاب ٨ شباط الأسود انطلاقاً من محطة سكك بغداد.

ويتفق جميع الشهود الأحياء منهم والباحثون في هذه الجريمة على ان الذين دبروا حادثة نقل السجناء السياسيين من سجن رقم واحد في معسكر الرشيد ببغداد إلى نقرة السلمان ، بأن نقل السجناء كان في قاطرات مغلقة كلياً لا ينفذ إليها الهواء ولا تصلح حتى لنقل الحيوانات بل كانت مخصصة لنقل الطابوق أو الحديد ليتم من خلالها تجميع ذلك المخزون البشري من العقول العراقية والضباط والكفاءات الوطنية ومن ثم نقلهم الى محافظة السماوة في الشهر الأكثر سخونة بالعراق «تموز» حيث تصل درجة الحرارة إلى أكثر من ٥٠ درجة مئوية في الهواء الطلق ، فكم ستصل داخل صناديق معدنية مغلقة تماما يحملها ذلك القطار تحت أشعة شمس تموز!.

كان عدد الذين تم شحنهم بقاطرات الشحن قد بلغ في التقديرات الأكثر صواباً ٥٢٠ سجيناً سياسياً عسكريين ومدنيين، كان هؤلاء من العرب والكرد والتركمان، مسيحيون ومندائيون من الحزب الشيوعي العراقي والحزب الديمقراطي الكُردستاني والمستقلين الديمقراطيين وأنصار عبد الكريم قاسم وأكراد فيليين. الا ان الغالبية العظمى منهم كانوا من أعضاء ومؤيدي الحزب الشيوعي العراقي.

كيف وقعت الحادثة .. ولماذا؟؟

كانت خطة البعثيين والقوميين في انقلاب شباط من عام ١٩٦٣ قد توزعت على المشاركين فيها باتجاهات ثلاثة أساسية:

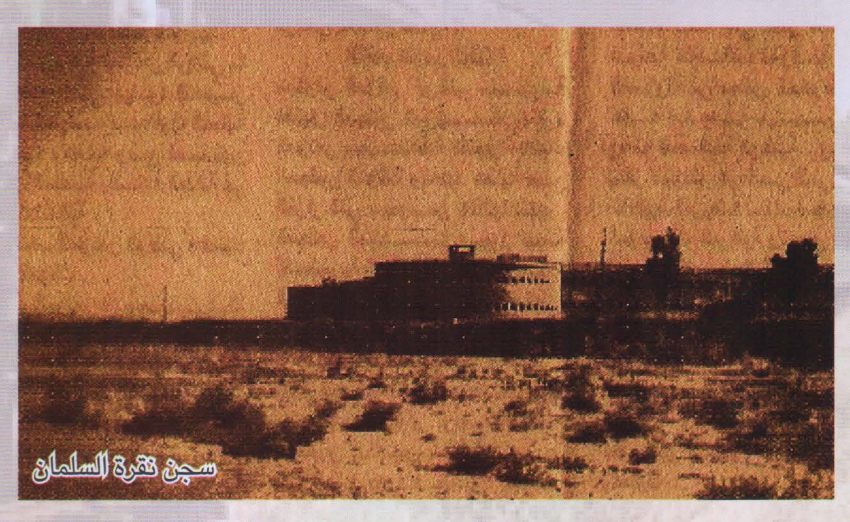
١. احتلال المواقع الأساسية في بغداد والسيطرة على مخازن الأسلحة والإذاعة ووزارة الدفاع بشكل خاص.

٢. اعتقال وقتل الشخصيات البارزة في القوات المسلحة المساندة لحكومة عبد الكريم قاسم لإحباط أية محاولة للمقاومة.

٣. استخدام العنف بكل أشكاله لضمان نجاح الانقلاب والسيطرة على الحكم في البلاد.

وكان عدد الذين اعتقلوا وتم زجهم في المعتقلات والمواقف المتعدده في مختلف أنحاء البلاد يصل إلى عشرات الآلاف ومن كافة الاتجاهات السياسية.

وفي سجن رقم واحد في معسكر الرشيد بلغ عدد المعتقلين ما يزيد على ١٢٠٠ سجين سياسي أغلبهم من ضباط الجيش العراقي. كما وضع عدد كبير من أبرز قادة وكوادر الحزب الشيوعي العراقي في معتقل "قصر النهاية" الذي افتتح لأول مرة في ٢١ شباط/فبراير من عام ١٩٦٣ وقلة من معتقلي هذا السجن نجوا من الموت وأغلبهم لقي مصرعه تحت هول التعذيب ودفن في مقابر جماعية أو ألقي في نهر دجلة. كانت هناك رغبة جامحة لدى عدد كبير من القيادات البعثية, وخاصة العسكريين منهم في قتل أكبر عدد ممكن من رجالات الحركة



سجن نقرة السلمان

الوطنية العراقية, وخاصة قادة الحزب الشيوعي وكوادره الأساسية والعسكريين منهم على وجه الخصوص للخلاص من احتمال مشاركتهم في عمليات انقلابية ضدهم لا تحمد عواقبها, كما كانوا يدعون. وبرزت هذه الرغبة لدى أحمد حسن البكر, وهو من البعثيين القياديين ورئيس الوزراء حينذاك, ولدى عبد الغني الراوي. وهو من قياديي التيار القومي في القوات المسلحة العراقية ومن المتشددين المتعصبين جداً. وتفاقمت هذه الرغبة بعد أن قامت مجموعة من الشيوعيين العراقيين, من عسكريين ومدنيين, بحركة عسكرية في محاولة انقلابية ضد حكم البعثيين والقوميين. وقد أطلق على هذه الحركة بانتفاضة معسكر الرشيد, في ٣ تموز ١٩٦٣ إذ كان أغلب ضباط الصف والجنود المشاركين فيها من أفراد هذا المعسكر في بغداد. وكانت نية المنتفضين إطلاق سراح الضباط المعتقلين ليشاركوا بالحركة العسكرية ويحسموا الموقف لصالحهم , لكن وفي حركة مباغتة فشلت محاولتهم بسبب عدم معرفة الضباط المعتقلين بطبيعة الحركة العسكرية وحظها من التحضير والنجاح.

وعلى إثر ذلك ونتيجة الخوف قرر ماكان يعرف بالمجلس الوطني لقيادة الثورة نقل الغالبية العظمى من سجناء سجن رقم واحد (في معسكر الرشيد) من بغداد إلى نقرة السلمان في جنوب العراق, بعد أن كان عبد السلام محمد عارف قد نفذ جريمة قتل عدد من الضباط المعتقلين في هذا السجن دون محاكمة بعد أن طلب من الجنود المرافقين له في يوم انطلاق الحركة بتوجيه النار نحوهم وحصدهم, رغم عدم معرفة هؤلاء الذي أعدموا غدراً بوجود انتفاضة عسكرية يقودها حسن سريع (ضابط صف), وبالتالي فهم لم يكونوا من المشاركين بها أصلاً.

وبهذا عرف الشعب العراقي «قطار الموت» بعد انقلاب ٨ شباط الأسود عام ١٩٦٣. وكان هذا القطار يشتمل على ١٥ عربة مخصصة لنقل البضائع ،وهي شبيهة بعلبة حديدية صماء محكمة الاغلاق بلا نوافذ ولا مقاعد وغير مبطنة ومطلية بالقير. وكان المنفذ الوحيد للهواء الخارجي داخل العربات هو الشقوق الضيقة جداً الموجودة بين أبواب العربات وإطاراتها.

المفرجي.. ورحلة الموت إلى السماوة

في حديثه لمحرر مجلة حقوقنا يقول السيد نجم عبد عباس المفرجي وهو إبن سائق تلك الرحلة التاريخية قطار الموت الراحل عبد عباس المفرجي الاتي:

عندما أيقظته الضربات الصاخبة على باب بيته، فجر الرابع من تموز عام ١٩٦٣، لم يكن والدي عبد عباس المفرجي يعرف أنه سيكون على موعد مع نهار عراقي دام، ومع حدث من أهم الأحداث في تلك الفترة المحتدمة بداية الستينيات في العراق. لم يكن معتاداً أن يتسلم بلاغ رحلاته الاعتيادية بمثل هذه الطريقة، أو بمثل هذا الوقت، وهو الأمر الذي جعله أسير القلق، خاصة وهو يواجه ضيوفاً تبدو على ملامحهم القسوة والغلظة ، يبلغونه بموعد رحلة قدر لها فيما بعد أن تكون اغرب رحلة في حياته المهنية، بل في حياة العراق الذي كان في خضم أحداث رهيبة، بعد استلام فاشست شباط بانقلاب دموي مقاليد السلطة في العراق، والإجهاض على حركة معسكر الرشيد التي قادها الشهيد العريف (حسن سريع) . البلاغ الذي حمله عدد من رجالات الحرس القومي، يشير إلى سرعة حضور المفرجي للقيام برحلة مفاجئة في قطار حمل لنقل (بضائع خاصة). كان كل شيء في المحطة يثير الريبة والقلق بالنسبة له ، فضلاً على أن الإجراءات المتعلقة بالرحلة لم تكن الإجراءات نفسها في الرحلات الاعتيادية، ففي العادة كان السائق يذهب حال وصوله إلى المحطة إلى مأوى القاطرات ليتجه بالماكنة إلى محطة غربي بغداد لربطها بعربات الحمل، لكن ما أثار انتباهه، ان العربات كانت منقولة ومربوطة، ومقفلة بإحكام، وعلى غير العادة أيضاً كانت المحطة خالية من العمال الذين يعرفهم، وبدلاً عنهم كان هناك عدد كبير من رجال الحرس القومي.. لكن الأمر الأهم الذي زاد من قلقه وشكوكه في أمر هذه الرحلة هو وجود عدد من قيادات الانقلاب الشباطي يشرفون على حركة القطار ،يتذكر منهم (عبد السلام عارف، وطاهر يحيى، ورشيد مصلح، وهاني الفكيكي) والأخير كان المسؤول البعثي المباشر على دائرة السكك بعد الانقلاب الدموي. عندما استقل عربة القيادة يصطحبه أحد رجال الأمن، استعاد التعليمات التي وجهت اليه من قبل مسؤولي هذه الرحلة، وخاصة تلك التي تتعلق بضرورة السير ببطء تام للحفاظ على (البضاعة الخاصة) التي ما زال حتى هذه اللحظة لا يعرف طبيعتها.

التابوت .. هولوكست بعثي

بدأت تحضيرات الرحلة في الساعات الأولى من صباح الرابع من تموز عام ١٩٦٣، بعد أن تم تأمين الإجراءات الفنية التي تتطلبها، واتجه القطار الذي سيعرف

فيما بعد بقطار الموت، إلى السماوة... تكتظ عرباته الحديدية بأكثر من ٥٠٠ سجين سياسي وهو العدد المتبقي من السجناء الضباط والمدنيين الذين تم اعتقالهم على أثر تصفية حركة حسن سريع وجماعته، حيث أصر قادة الانقلاب، العسكريون منهم بشكل خاص، على استصدار قرار يقضي بتنفيذ حكم الإعدام على جميع الضباط المعتقلين وأغلبهم من ذوي الرتب العالية.. ولكن بعد أخذ ورد، اكتفى فاشست شباط بإعدام ما يقرب من خمسين ضابطاً، حيث تم تنفيذ الحكم في باحة السجن وبدون محاكمة.. أما العدد المتبقي من المعتقلين فقد تم الاتفاق على قتلهم بطريقة (الموت البطيء) التي لطالما تفنن جلادو البعث بها. تم حشر مئات السجناء في عربات حديدية، مخصصة لنقل أي شيء إلا البشر، فهي غير مبطنة من الداخل بمواد عازلة تمنع تسرب الحرارة، ومعتمة.. تصبح أشبه بأفران حرارية عند ارتفاع درجات الحرارة، فما بالك بحرارة شهر تموز في العراق. وبعد أن أطمأن القتلة لفاعلية إجراءاتهم الجهنمية، أعطوا إشارة التحرك لسائق القطار ببضاعته البشرية (التي لا يعلم بها).. وكان هذا الأخير ملتزماً بالتعليمات الخاصة بهذه الرحلة في السير بسرعة اعتيادية أو أقل منها، علماً أن السرعة الاعتيادية لقطار البضائع من بغداد إلى السماوة تستغرق أكثر من عشر ساعات لقطع مسافة ٢٨٨ كم بينما اقتضت التعليمات بالسير بأقل من هذه السرعة، وهو ما يعني أنها ستستغرق زمنا أطول، وهو زمن كاف للإجهاز على هؤلاء المعتقلين، ثم نقل المتبقي منهم إلى السجن الصحراوي في (نقرة السلمان)، حيث لا يوفر جلادو البعث أية طريقة أخرى لإنهاء حياتهم. حملهم القطار بعربات (فارگونات) مطلية جدرانها وأرضيتها بالزفت (القار)، وغير مبطنة بواقيات عازلة وغير موصلة للحرارة. لينطلق بهم في الساعة الحادية عشرة، مع ارتفاع شمس تموز العراقية الحارقة. فكان يمكن للركاب - حسب التقديرات العلمية والطبية - أن يستسلموا للموت بعد ساعتين من انطلاق القطار، بسبب تمركز الحرارة في الجدران والأرضية القيرية، فتتحول كل عربة إلى تنور متنقل أو فرن مغلق على لحوم بشرية. وكانت تلك العربات مخصصة لنقل البضائع، فوضع السجناء داخلها مكبلين، بعضهم بكلبچات وآخرين بسلاسل حديدية، ربطوا بها إلى بعضهم ببعض و بأشكال مختلفة وبصورة ليست منظمة

ولا معتادة تدل على الاستعجال والفوضى. وتوزع الحراس على الممرات بملابس مدنية وارتدى بعضهم ملابس على طريقة أبناء الفرات الأوسط ليظهروا بمظهر عمال أو فلاحين إمعاناً في التمويه. وكانت مهمتهم منع أية محاولة لكسر الأبواب والهرب. ومع ارتفاع درجات الحرارة إلى ما يقرب ٥٠ درجة مئوية في الظل، بدأت الوسيلة الشيطانية لقتل هؤلاء المناضلين تأخذ مفعولها حيث بدأت (حالة الركاب تسوء بدءاً من تزايد تصبب ونضوح العرق، وانخفاض نسبة الماء والأملاح في الجسم، إلى حالات الاختناق والشعور بالغثيان وهبوط ضغط الدم والضيق والإغماء والتقيؤ) والسائق لا يعلم بالامر. عن هذه الحالة يقول الراحل الدكتور رافد أديب بابان أحد معتقلي قطار الموت مسجلا شهادته قبل وفاته : (بدأت أجسامنا تفقد سوائلها.. وأصبح الوقوف على الأقدام مؤلماً، بسبب حرارة أرضية العربات، وسقط الكثيرون على أرضية العربة مغمى عليهم، برغم سخونة حديد الأرضية). ومع اشتداد الألم والعذاب، والإحساس باقتراب الموت، لجأ المعتقلون إلى كل الأساليب التي تعينهم على مواصلة الحياة، فقد احتشد الكثير منهم حول شقوق وثقوب وهمية علهم يحظون باستنشاق الهواء، فيما راح آخرون يلحسون عرق الأجساد للتعويض عما فقدوه من أملاح.. بينما لم يتبق للبعض منهم سوى الضرب بقوة على جدران وأبواب العربات، للفت الأنظار والأسماع لمعاناتهم.

افتضاح سر الجريمة

وبعودة الى حديث السيد نجم عبد عباس المفرجي: أنهك القلق والشك سائق القاطرة، طوال أكثر من ١٤٠ كم كان قد قطعها القطار، فمع وجود رموز الانقلاب الفاشي في رصيف محطة بغداد يشرفون على نقل (بضاعتهم) ورغبته الملحة في معرفة نوع هذه البضاعة، فإن مشاهد أخرى تخللت الرحلة زادت من هذه الشكوك. منها تجمع الكثير من الناس في المحطات التي مر بها القطار وصراخهم بغضب وبكلمات غير مفهومة، وايضاً شكه منذ البداية برجال حرس القطار المرافقين للرحلة وحركاتهم غير العادية، وتصرفهم المريب، فضلاً عن ملابسهم التي يرتدونها إمعاناً بالتمويه حيث تُظهرهم بمظهر عمال وفلاحين من مناطق الفرات الأوسط التي سيقطعها القطار. وكان لابد من حدث يبدد الشكوك ويزيل القلق الذي هيمن عليه طوال الـ (١٤٠) كم التي قطعها القطار

وهـو ينفـذ بالتـزام وأمانـة تعليمـات السـياقة وخاصـة تلـك التـي تتعلـق بإبطـاء السرعـة إلى أقـصى حـد ممكـن. كان هـول المفاجـأة كبـيراً وصادمـاً، ولكنـه ضروري لكشـف الحقيقـة، حقيقـة هـذه الرحلـة بالنسـبة للسـائق، الـذي سرعـان مـا وجـد أجوبـة لأسـئلة كثـيرة استبدت بـه، وهـو يقطـع عـشرات الكيلومـترات كمـن يسـير في منامـه لا يعـي أي شيء.. وهـي مفاجـأة وضعتـه أمـام مسـؤولية جسـيمة أمـام وطنـه وتاريخـه الشـخصي والمبادئ التـي تربـى عليهـا.. ولـم يكـن أمامـه إزاء ذلـك سـوى أن يتخـذ قـراره مـن دون تأجيـل، خاصـة وإن أي تباطـؤ في اتخـاذ القـرار يعنـي المشـاركة الفعليـة في الجريمـة.



سجن نقرة السلمان

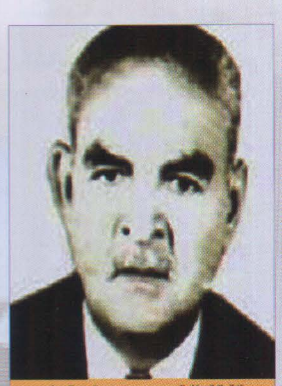
لكـن سـائق القطـار وصـل الى اليقـين بعـد أن همـس بإذنـه أحدهـم قائـلا: «خـالي أنـت شـايل أرواح نـاس ويـاك... الحـك عليهـم»!!!

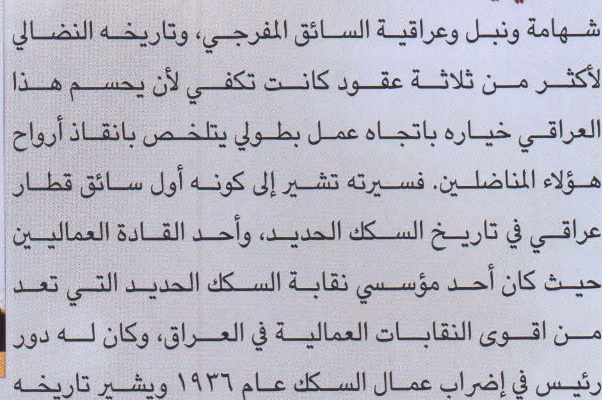
عنـد ذلـك بـدأ القطـار ينهـب الأرض بسرعتـه غـير الاعتياديـة والتـي سرعـان مـا شـعر بهـا ركابـه الذيـن تـم أحيـاء الأمـل مـن جديـد في نفوسـهم، حيـث يقـول احـد ركابـه أن القطـار كاد يطـير بهـم متجـاوزاً الكثـير مـن المحطـات بـدون توقـف.

وكان القطـار يخـوض سـباقاً ضـد المـوت، إلى درجـة بـدأت بهـا العربـات تهتـز وتتأرجـح لفـرط السرعـة التـي سـاعدت عـلى تبريـد حديـد العربـات، والتخفيـف مـن حـدة الحـرارة. والمشـهد الـذي بقـي طويـلاً في ذاكـرة السـائق ، هـو تجمـع النـاس في المحطـات التـي يمـر بهـا وهـم يحملـون الجـرادل المملـوءة بالمـاء ليلقـوا بهـا عـلى عربـات الحديـد، مثلمـا لـم ينـس مشـهد المـرأة التـي قفـزت لتقبـل يديـه في غفلـة منـه ترجـوه أن يهـم بسرعـة الوصـول. وهكـذا وصـل القطـار إلى محطـة السـماوة، قبـل الموعـد المحـدد مـن قبـل جـلادي شـباط بأربـع سـاعات وهـو زمـن كاف لإنقـاذ

أرواح المعتقلين. وعند وصول المحطة (محطة السماوة) وهي المحطة الأخيرة للرحلة، توجه سائق القطار (المفرجي) لناظر المحطة ليأمره بغضب بسرعة فتح عربات القطار لتنسل منها الأجساد البشرية وهي أنصاف عارية أمام الضابط وحراسه الذين لم يدركوا نوع مهمتهم، مما جعلهم يهمون بتفادي أخطائهم التي كان يمكن لها أن تودي بحياة أكثر من ٥٠٠ معتقل من ابناء شعبنا.

المفرجي في سطور


سائق القطار المرحوم عبد عباس المفرجي



شهامة ونبل وعراقية السائق المفرجي، وتاريخه النضالي لأكثر من ثلاثة عقود كانت تكفي لأن يحسم هذا العراقي خياره باتجاه عمل بطولي يتلخص بانقاذ أرواح هؤلاء المناضلين. فسيرته تشير إلى كونه أول سائق قطار عراقي في تاريخ السكك الحديد، وأحد القادة العماليين حيث كان أحد مؤسسي نقابة السكك الحديد التي تعد من اقوى النقابات العمالية في العراق، وكان له دور رئيس في إضراب عمال السكك عام ١٩٣٦ ويشير تاريخه المهني إلى قيادته القطار الذي افتتح جسر الحديد في منطقة الكرنتينة بعد تخاذل سائقه الهندي قبل القيام بهذه المهمة. فليس غريباً والحال هذه أن يتصدى رجل يتحلى بمثل هذه الصفات لمهمة انقاذ أرواح أناس من أبناء وطنه.

فبعد أن توضحت الأمور أمام عينيه جلية، بأنها ليست سوى جريمة منظمة، عليه أن يسهم بما يستطيع في تفادي وقوعها.. فحزم أمره بعد أن تأكد عن طريق إرسال مساعده للتحقق من صحة أمر هذه البضاعة.. أطلق صافرة القطار مستعجلاً حراسه لينطلق بأقصى سرعة يستطيعها، بعد أن استغل خبرته في التلاعب بمؤشر قياس السرعة، للتمويه على رجل الأمن الذي يرافقه بعربة القيادة خاصة بعد أن تأكد للسائق أن رجل الأمن هذا وباقي حراس القطار لا يعلمون بسر هذه الرحلة أو بنوع البضاعة التي يحرسونها.

شاهد عيان

وفي شهادة سابقة من سجل الذكريات للسيد مخلص بركات رومي (أبو عمار)، عن يوم الثالث من تموز ١٩٦٣، حين كان مع السجناء السياسيين في سجن رقم

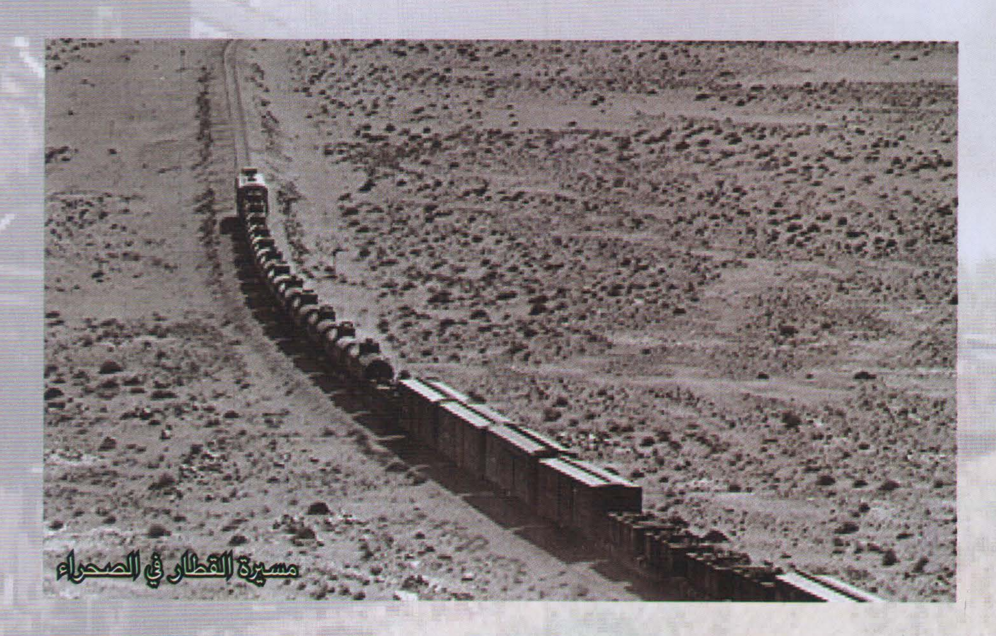
واحد في معسكر الرشيد، يقول: كنت في أحدى غرف السجن في قاطع الأنذار، حيث أعتقلت يوم ١٤ شباط ١٩٦٣، عندما كنت ضابط احتياط ومهندس منتدب للعمل في معمل ألبان أبو غريب، وتغيبت عن العمل بعد الأنقلاب ومن ثم قررت العودة للعمل. وأنا في الطريق وعند نقطة التفتيش (التابعة لمعسكر وحدة مقاومة الطائرات في الطريق الى أبو غريب) تم أحتجازي بعد أن تعرف عليّ أحد الضباط الاحتياط من دورتي وكان طالبا معي ويعرف نشاطي الطلابي. فطلب مني النزول وأخذوني من أبو غريب الى مركز شرطة المأمون وسلموني من هناك الى معسكر الوشاش ليلاً ومن ثم الى سجن رقم ١ والأرقام تشير الى أنه كان يتواجد في ذلك السجن حوالي ٥٠٠ معتقل من الضباط الوطنيين ومن الموالين لعبد الكريم قاسم. تم وضعي في أحدى غرف القاطع القريبة من السياج الخارجي للسجن، والمسمى قاطع الأنذار، وتعرفت فيما بعد على بعض نزلاء الغرفة اتذكر منهم الصحفي فائق بطي، الملازم الاحتياط عوض كامل شبيب، د. صلاح العاني، وملازم طيار صباح أحمد زكي، ثم تم تحويلي بعدها الى غرفة مجاورة أصغر كان فيها ضباط سرية حماية وزارة الدفاع وعلمت أن بين نزلاء الغرفة هشام أسماعيل صفوت، والطيار عبد المنعم حسن شنون إلا أنهم أخذوا للتحقيق وقد يعودون ليلا أو في أي وقتٍ لاحق إلا أنهم لم يعودوا أبدا. وعلمنا لاحقا أنه تمت تصفيتهم. وتعرفت في ما بعد على بعض نزلاء الغرفة اتذكر منهم الرائد الركن عارف حكمت يونس، والملازم الأول خليل حسون السعدي، النقيب خريبط فالح الخيون، ملازم عباس، النقيب الطبيب عبد الكريم. ولكون فترة مكوثي في الغرفة كانت طويلة نسبيا اتذكر انه قدم لاحقا، كل من الفنان نوري الراوي، وكاظم جواد، الشقيق الأكبر لحازم جواد. ولم يكن ليلتها أحد من هؤلاء لديه علم بما سيحدث يوم ٣ تموز. وفجر ذلك اليوم وحوالي الساعة الرابعة سمعنا صوت أطلاق نار وكلام بصوت عالي، وحركة غير طبيعية في باحة السجن وكان آمر السجن آنذاك هو الرائد حازم الأحمر، ومعاونه ملازم أول عادل الخشاب الذي رأيناه متحفزا وفي وضع قتالي مرتديا خوذته. وسمع البعض صوت دبابة عند بوابة السجن، وشاهدنا بعض ضباط السجن يدخلون المشجب لأخذ الأسلحة وكان مقابل غرفتنا، وشاهدناه من خلال شباك الغرفة التي تطل على باحة السجن ولكوننا قريبين من بوابة السجن الرئيسية سمعناهم ينادون على آمر

السجن ويقولون له أخرج أفضل لك انها ثورة ...الخ. ولكن بعد فترة هدأ كل شيء وخفتت الأصوات بينما الضباط والجنود بقوا في حالة تأهب ومتخفزين، وعلمنا بعدها أنهم أنسحبوا وفشل كل شيء خصوصا بعد أن وصل عبد السلام عارف وأحمد حسن البكر وآخرون. وظل الجو متوترا والأرتباك باديا على الجميع، وعند العصر حوالي الساعة الخامسة أو السادسة، من نفس اليوم فتحوا الأبواب وبدأوا بقراءة أسمائنا وطلبوا منا أن نحضر حاجاتنا ونخرج، تجمعنا في باحة السجن المواجهة لقاعتنا، شدوا أيادينا بالحبال كلٌ لوحده، وأخذونا على شكل مجاميع الى باب السجن، حيث كانت باصات خشبية بأنتظارنا، وتوجهنا بحدود الساعة السابعة عصرا من معسكر الرشيد الى المحطة، وهناك ترجلنا من السيارات وأوقفونا على رصيف محطة القطار الواقف هناك، شاهدنا ضباطا برتب كبيرة من بينهم أحمد حسن البكر، طاهر يحيى، حردان التكريتي، صالح مهدي عماش، عبد الغني الراوي، سعيد صليبي، محمد المهداوي، منذر الونداوي وآخرون وكانت الأوامر تصدر مع التنبيه بشد وثاق أيادينا بشكل جيد قبل أن نصعد الى القطار، كان القطار خاص بالحمل وليس لنقل البشر، وكان غير نظيف، فما تزال العربات (الفاركونات الحديدية) مليئة بمخلفات الحيوانات والتبن، وبقايا الزفت، ووضعوا المعتقلين من صنف الدروع في العربات التي كانت محملة بالزفت أنتقاما منهم كونهم كانوا يحتجزون من ساهم في حركة الشواف . أغلقوا الأبواب وسار القطار حتى بدأت الحرارة تشتد داخل العربات، وماهي إلا ساعات حتى تحولت العربات الحديدية الى جحيم حقيقي، وكنا نطرق على الأبواب ونصرخ ونستغيث، وخصوصا عندما يقف القطار في المحطات والتي يبدو أن البعض سمع الأصوات وعرف اللغز، كون هناك جريمة معدة في هذا القطار، ضحاياها بشر، لم نعد نستطيع حتى التنفس، كان العرق يتصبب من أجسادنا بغزارة، وبعد وصولنا السماوة جُهزت سيارات لنقلنا الى معتقل (نكرة السلمان) الذي وصلناه ليلاً . لقد اظهرت احداث قطار الموت الموثقة أن البعثيين لا يعيرون أية قيمة للروح البشرية، ولا يتورعون عن أتباع أية طريقة للإهانة والإذلال والتعذيب، خصوصا وأن ضحايا جريمة القطار كانوا جميعا كوادر علمية من أطباء ومهندسين وطيارين أكفاء وقادة عسكريين عرفوا بوطنيتهم وأخلاصهم

لمهنتهم. وقد وثق الفقيد الباحث د. علي كريم سعيد حركة حسن سريع وأفرد فصلا مكرسا لقطار الموت حيث التقى بالعديد من ضحايا ذلك القطار ومن مرتكبي تلك الجريمة من التنظيم العسكري والمدني لحزب البعث، لقد قمعوا أنتفاضة حسن سريع بصورة دموية رغم أن المنتفضين لم يتعرضوا بالأذى لمن أحتجزوهم من الضباط والمراتب عند الأنتفاضة، كما أن السجناء لم يكن لهم علم بالانتفاضة أو الحركة كما يسميها البعض ولم يكونوا من المساهمين بها، لكن الخوف من أن يستخدموا مستقبلا في ثورة أو أنقلاب ضد السلطة العارفية آنذاك هو ما دفعهم للانتقام منهم. وفي حديثه لمحرر حقوقنا يفيد النقيب السابق في الجيش العراقي والمعتقل في سجن رقم واحد عام ١٩٦٣ وأحد نزلاء قطار الموت السيد قاسم عبد الرحمن الشبلي قائلا:

بعد حركة حسن سريع الخاطفة تم تجميعنا في باحة السجن رقم (١) دون أي قول أو اشارة الى ما سيعترينا.. شاهدت أحد زملائي بالدورة التي تخرجت منها من الذي انضم الى الانقلابيين فتجرأت على سؤاله بداعي الزمالة قائلا: الى أين تأخذونا.. ليجيبني: الى الموت!. من تلك العبارة أدركت ما يحيط بنا وفقاً لمعطيات عديدة سبقت تصريح «صاحبي» الذي كان عبارة عن تحصيل حاصل لما حدث.. طبيعة الانقلابيين الدموية ونظرتهم الانتقامية من الحركة المباغتة التي قام بها حسن سريع ناهيك عن شعورهم بخطورة تمركزنا نحن القادة والضباط والامراء والطيارين في مكان واحد لذلك تم اتخاذ القرار بقتلنا جميعا في مكان واحد لكن وفق ظرف قد خططوا له مسبقاً. يسترسل الشبلي في حديثه قائلا: يعد قطار الموت من ابرز طرق التعذيب الجماعية التي ابتكرتها عصابة شباط ، فعندما بدأت الارض تلتهب تحت اقدامنا كنا نقوم بالقفز من عليها حتى يصطدم رأسنا بسقف العربة وبدأنا نفقد الكثير من السوائل مما سبب لنا عطشا شديدا.. أدركت انها النهاية لولا صيحة من أحد الاطباء القاطنين في قطار الموت وهو الطبيب الجراح الراحل الدكتور رافد صبحي أديب الذي كان محتجزا معنا وقد لعب دورا كبيرا وفاعلا في انقاذ العشرات منا حين نصحنا بلحس «عرق أجسامنا» بسبب ما فقدناه من املاح بالاضافة الى بعض الحركات الجسدية التي نصحنا بالقيام بها. يضيف الشبلي قائلا: وبفضل سائق القطار

الغيور وصلنا المحطة قبل ٣ ساعات من الوقت المحدد للوصول الى السماوة مما ساعد في انقاذنا من الموت المحتم الذي اقرته لنا سلطة البعث الانقلابية الدموية. وأخيرا نجينا من رحلة الموت بفضل الله والسائق الشهم لنصل الى السماوة التي ما أن وطأت اقدامنا محطتها حتى شهدنا مشهدا تاريخيا مؤثرا بهروع المئات من اهاليها محتضنين ايانا ، مقدمين لنا المياه والمشروبات الغازية والمرطبات ليصرخ مسعفنا الطبيب رافد صبحي أديب بأعلى صوته قائلا: إياكم وشرب الماء طالبا من الأهالي احضار الماء الدافىء والملح وبسرعة كبيرة عادوا يحملون الملح والماء الدافىء ويرشوه على السجناء لتعويضهم عما فقدوه من الاملاح . كان الكثير منا (والكلام للشبلي) قد فقد الوعي والبعض لم تحمله قدميه ولايستطيع السير على قدميه لكن ما أثر فينا مشهد الضابط نادر جلال الذي فقد الوعي وتوفي وهو مريض ايضا بمرض الربو ، ولا استطيع ان انسى منظر الجماهير التي كانت حاضرة لمساعدتنا والتي حذرها الاطباء المعتقلين الذين كانوا معنا من أن يعطونا الماء لوحده بل يعطون الماء مع الملح لكي نسعيد اتزاننا الذي كنا فقدناه جميعاً ولو كنا قد شربنا الماء لوحده لكان الموت حليفنا.



مسيرة القطار في الصحراء

المصــــادر

١- الاعتمـاد عـلى شـهادة كل مـن : السـيد نجـم عبـد عبـاس المفرجـي إبـن سـائق القطـار و السـيد قاسـم عبـد الرحمـن الشـبلي (نقيـب سـابق) محتجـز في سـجن رقـم (١) وأحـد المسـافرين عـلى متـن قطـار المـوت في حـوار أجـراه معهمـا محـرر مجلـة حقوقنـا السـيد عـلي البـدراوي .

٢- حبيـب ـ كاظـم ، الجمهوريـة الثانيـة بالعـراق - الفصـل الأول حـزب البعـث العربـي الاشـتراكي عـلى رأس السـلطة ، الحـوار المتمـدن - العـدد: ٤٣٥٣ - ٢٠١٤ / ٢ / ٢ - ١٧:٥٦

٣- المفرجـي ـ عـلاء، قطـار المـوت أو المحرقـة البعثيـة، مؤسسـة الذاكـرة العراقيـة، تاريـخ النـشر Monday, March 27, 2006





إعداد / المركز الإعلامي
وزارة حقوق الإنسان

التصميم والإخراج الفني
مظفر الخزعلي



ملحق حقوقنا يصدر عن وزارة حقوق الإنسان يوثق جرائم النظام الدكتاتوري البائد

